



© Carl Menzies Loven / Unsplash

REGARDS

MOBILITÉS
AVRIL 2022 | N°114

L'ESSOR DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Quels bénéfices pour le territoire ?

Longtemps appréhendé comme une activité sportive ou de loisirs assez marginale, le vélo est désormais considéré comme un mode de déplacement à part entière. Avec une pratique en hausse depuis une dizaine d'années, exacerbée par la crise du Covid 19, il s'impose comme un véritable objet de politique publique (Loi d'Orientation des Mobilités, Plan National Vélo, nombreux appels à projets etc.). Le vélo progresse dans ses différents usages dans les grands centres urbains comme dans les territoires péri-urbains et ruraux. La pratique du vélo a des bénéfices sur l'environnement, la santé et l'organisation des espaces publics. Elle en a également en termes de développement économique dans les territoires où elle est en très forte progression. Cet essor de la pratique s'accompagne de l'émergence d'un véritable « écosystème vélo » qui se structure autour de nouveaux acteurs et de nouvelles activités, et qui se développe grâce à l'implication importante des pouvoirs publics. En quoi cet écosystème peut-il être source de richesses et contribuer au développement et à l'attractivité des territoires ? Et comment ces derniers peuvent-ils s'inscrire dans cette dynamique vertueuse ?



© Agam - Christophe Tinguier

ÉDITORIAL



Proposer une palette d'offres de mobilités aux usagers d'un territoire, tel est l'objectif partagé par la quasi-totalité des territoires urbains. Les mobilités douces et en particulier le

vélo occupent une place de plus en plus importante parmi l'offre de mobilité. Infrastructures dédiées, offres servicielles inventives, développement du numérique, sont autant d'éléments qui favorisent le développement de la pratique cycliste. Cette tendance se confirme particulièrement chez les jeunes actifs, portés par une envie d'habiter en ville dans des conditions qui correspondent mieux à leurs attentes et à leurs modes de vie. Si on y ajoute le nouvel attrait pour la proximité, on obtient une boucle vertueuse prompte à modifier notre regard et notre façon d'aménager la ville. Cela a des conséquences en termes de structuration d'une filière économique du vélo: multiplication d'ateliers de réparation, de nouveaux lieux de vente, et de l'émergence de nouveaux constructeurs ciblés sur des produits de niche et de qualité. Tout cela offre de nouvelles perspectives de développement de la pratique du vélo et confirme les chiffres du doublement de la part modale à Marseille, révélés par l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema 2019/2020.

LAURE-AGNÈS CARADEC
Présidente de l'Agam

UN DÉVELOPPEMENT IMPORTANT DE LA PRATIQUE, ACCÉLÉRÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

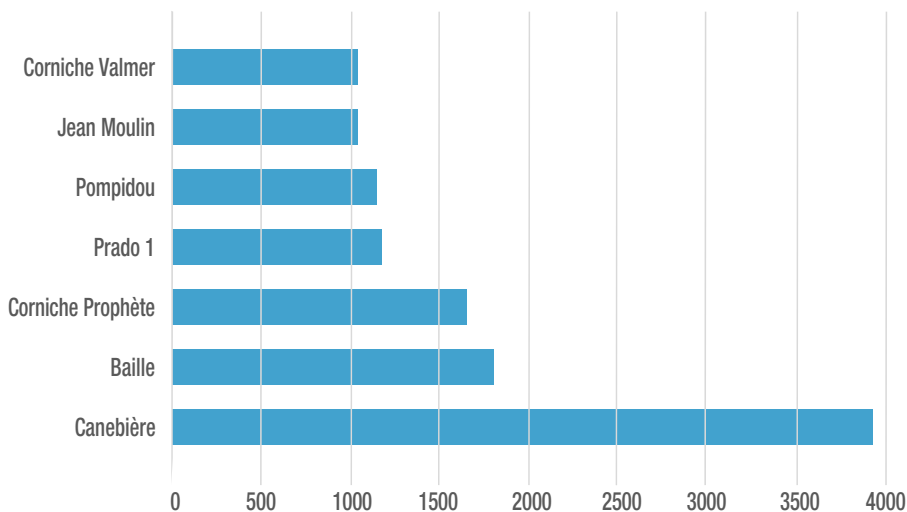
TOUJOURS PLUS D'ADEPTES ET DES USAGES DIVERSIFIÉS

La pratique du vélo dans ses dimensions urbaines, touristiques, utilitaires ou de loisirs, a fortement évolué ces dix dernières années en France. En témoigne notamment l'évolution du matériel lui-même (vélos cargo, pliants, électriques...) et de son utilisation (individuelle ou partagée) afin de mieux répondre aux besoins d'usagers toujours plus nombreux et divers.

La pratique du vélo s'est accrue d'environ 20% depuis 2013 selon les chiffres fournis par Vélo & Territoires sur la base des compteurs nationaux. Cette hausse s'observe également dans le territoire métropolitain. Selon les résultats de l'Enquête Ménage Déplacements (EMC²) 2019-2020, le nombre de déplacements à vélo a été multiplié par 1,8 entre 2009 et 2019 sur Aix-Marseille-Provence, passant de 42 000 à 76 000 déplacements journaliers. A Marseille, le nombre de déplacements à vélo a quasiment été multiplié par 3 en 10 ans, passant de 13 000 à 36 000 déplacements par jour, ce qui correspond à une progression de la pratique de l'ordre de 11% par an en moyenne.

La crise du Covid 19 a joué un rôle important dans le développement de l'usage du vélo, considéré comme un mode alternatif aux transports en commun jugés peu compatibles avec les règles de distanciation physique. Les périodes de confinement avec leur restriction de circulation ont également contribué à remettre en selle une partie de la population appréciant de se déplacer à vélo dans un espace public allégé de la circulation automobile. Au niveau national, l'usage du vélo a bondi (+27% hors périodes de confinement) principalement en milieu urbain avec +31% de pratique. Cette tendance se retrouve à Marseille avec une progression de la pratique du vélo de l'ordre de 30% entre juin 2019 et juin 2020 selon les comptages réalisés par le collectif Vélos en Ville, soutenu par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Cette hausse de la pratique se retrouve également dans les milieux peri-urbains et ruraux (avec respectivement +14% et +15% hors période de confinement).

Ces nouvelles habitudes de déplacements perdurent encore aujourd'hui. En 2021, la pratique cyclable est restée stable au niveau national (+28% par rapport à 2019 selon Vélo & Territoires).



PASSAGES ENREGISTRÉS SUR LES STATIONS DE COMPTAGE AMP LES PLUS FRÉQUENTÉES* À MARSEILLE (TMJA ANNUALISÉ) - 2021 * plus de 1000 passages/jour

A Marseille, la progression de la pratique constatée en 2020 se maintient en 2021 sur les grands axes du centre-ville (source Aix-Marseille Provence).

Les difficultés liées à la topographie de la ville (qui pouvaient constituer un frein à l'usage du vélo) peuvent désormais être surmontées grâce au développement du Vélo à Assistance Électrique (VAE) qui atténue les effets contraignants du relief et raccourcit les temps de trajet. Son usage a été multiplié par quatre depuis 2017 à Marseille. Cette progression devrait se poursuivre avec le développement des nouveaux services de VAE

proposés par la Ville et la Métropole (free floating, location longue durée, électrification de la flotte de vélo en libre-service, etc.). L'opérateur Lime qui déploie aujourd'hui 1 000 vélos électriques en free floating à Marseille dénombre plus de 53 000 usagers uniques depuis le lancement de ce nouveau service en mai 2021. Depuis le 31 janvier 2022, 1 000 vélos électriques supplémentaires sont proposés en free floating par un nouvel opérateur (Dott).



© Agam

REPÈRES

PRATIQUE DES MARSEILLAIS DEPUIS 2009



Sources : EMC 2019-2020

PRATIQUE FÉMININE



AIX-MARSEILLE-PROVENCE

DEPUIS 2009



Sources : EMC 2019-2020

VÉLO ÉLECTRIQUE EN FRANCE EN 2021



SOIT



Source : Union Sport et Cycle, observatoire du cycle

VENTE / LOCATION / RÉPARATION DE VÉLOS ÉLECTRIQUES



ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS À MARSEILLE

x3

EN 10 ANS

+ 20% DEPUIS 2020

Sources : Agam (Siret)

PAROLES D'ACTEUR

« DÉVELOPPER UN MODE DE DÉPLACEMENT VERTUEUX »



Cécile BALESTRINI

Responsable du Service Modes actifs,
DGA Mobilités, Aix-Marseille-Métropole

La Métropole Aix-Marseille-Provence a adopté un plan d'action en faveur du vélo en juin 2019. Consciente de la nécessité mais aussi de l'opportunité de développer un mode de déplacement vertueux et encore peu développé sur notre territoire, la Métropole a déployé un programme d'actions ambitieux : création d'un réseau de lignes vélos sécurisées ; développement du réseau secondaire ; renforcement de l'offre de stationnement vélo sécurisé ; lutte contre le vol ; nouveaux outils digitaux ; promotion de l'usage et action de sensibilisation... Au total ce sont 15 actions et un budget de 40 millions d'euros qui sont mobilisés par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur la période 2019-2024. Une des actions phare de ce plan vélo métropolitain est la mise en place, depuis la rentrée 2020, du premier service métropolitain de location de vélo longue durée, Levélo+. Ce service est l'exemple de ce que la Métropole Aix-Marseille-Provence

souhaite proposer : un service simple, accessible et adapté aux problématiques des Métropolitains avec un objectif central qui reste celui d'augmenter la part d'usage du vélo dans les déplacements du quotidien utilisé seul ou en complémentarité avec les transports collectifs.

En un an, plus de 800 contrats de location ont été passés, avec une demande très forte entre mai et août 2021.

Début 2023, l'offre de vélos en libre-service (« Levélo ») va connaître un nouveau développement : 2 000 vélos à assistance électrique seront répartis sur 200 stations, permettant ainsi d'augmenter considérablement la présence des vélos dans les différents quartiers de la ville. Une offre 100% électrique qui sera aussi 100% connectée avec la mise en place d'une application permettant de localiser les vélos et les stations, de gérer son abonnement, de calculer son itinéraire ou de déverrouiller un vélo.

L'essor de la pratique du vélo se manifeste également à travers la vitalité du cyclotourisme en France désormais 2^e destination touristique en Europe après l'Allemagne. Les EuroVélos françaises ont connu une fréquentation record en 2020 avec une progression de 28% par rapport à 2019 (hors période de confinement) selon les relevés de Vélo & Territoires. En 2021, la fréquentation de ces itinéraires reste importante (+19% par rapport à 2019). Elle devrait encore se renforcer grâce au plan de relance du secteur touristique (« Destination France ») annoncé par l'État le 20 novembre 2021. Celui-ci ambitionne notamment de faire du territoire national « la première destination vélotouristique » d'ici 2030 par la réalisation complète du Schéma national des véloroutes et la mise en place de 20 000 lieux d'accueil dédiés à la pratique.



LE VÉLO ET LA « MICRO MOBILITÉ »

Le vélo appartient à la famille de la « micro mobilité » qui regroupe tous les Engins de Déplacements Personnels (vélos, trottinettes, skateboard, hoverboard, gyroroue...). Il s'agit d'engins compacts et légers (inférieurs à 15 kg pour la plupart), bénéficiant ou non d'une assistance ou motorisation électrique et fonctionnant à une vitesse d'environ 25 km/h. Ces engins se caractérisent également par de faibles émissions de CO₂ lors de leur utilisation. Parmi eux, la trottinette électrique connaît, elle aussi, un essor en termes de pratique, principalement en milieu urbain.

UNE PRATIQUE BOOSTÉE PAR LES DISPOSITIFS D'AIDES PUBLIQUES

Dans la continuité du Plan National Vélo (2018-2024) et sous l'impulsion de la Loi d'orientation des mobilités adoptée en 2019, de nombreuses mesures incitatives ont été proposées aux particuliers, salariés et employeurs concourant à soutenir la dynamique créée par la crise sanitaire. La pratique du vélo a fortement été encouragée par le « Coup de pouce vélo » initié dès le printemps 2020 pour une durée de dix mois. Il s'agit d'un ensemble d'aides (100 M€) à destination des particuliers (forfait réparation et cours de remise en selle), et des institutions d'utilité publique (financement de stationnement vélo temporaire). Selon un sondage Opinion Way de novembre 2020, 52% des bénéficiaires du « Coup de pouce vélo » affirment faire davantage de vélo grâce à ce dispositif. Les usagers rares et occasionnels ont accru leur fréquence d'usage du vélo de même que les cibles traditionnellement les moins utilisatrices comme les

femmes ou la tranche des 30-44 ans. Les nombreux appels à projet pour la réalisation de nouveaux aménagements cyclables contribuent également au développement de la pratique. C'est un constat d'autant plus marqué dans les territoires ruraux ou périphériques qui connaissent une désaffection de la pratique utilitaire du vélo depuis une vingtaine d'années.

Autre coup de pouce : les aides à l'achat de vélos électriques proposées par l'État et les collectivités locales depuis le printemps 2020 (prime à la conversion et « bonus vélo », éco-chèques, subvention...). Le nombre de dispositifs locaux a été multiplié par quatre entre 2015 et 2020. Sur le périmètre métropolitain, le Pays d'Aix et le département des Bouches-du-Rhône proposent de telles aides. Depuis 2019, 20 000 vélos électriques ont ainsi été co-financés par le Département.

Pour accroître la part des « vélo-taffeurs » – qui progresse dans les centres urbains (4% à 6% entre 2015 et 2020, Insee 2017) mais qui reste relativement marginale au niveau national (2,9% en 2020, Insee 2017) –, l'État a mis au point des dispositifs ciblant spécifiquement salariés et employeurs : forfait mobilité durable (instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités), label « Employeur Pro vélo » (qui vise la certification de plus de 4 500 entreprises d'ici 2023 et la sensibilisation de plus de 5 500 salariés), prorogation jusqu'en 2024 de la réduction d'impôt pour les entreprises mettant à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail... Selon le ministère de la Transition écologique, 31% des employeurs sondés ont mis en place une politique en faveur du vélo dans leurs entreprises grâce aux premiers dispositifs proposés par l'État.

LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE VÉLO FRANÇAISE : UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES

UN NOUVEL « ÉCOSYSTÈME VÉLO » CRÉATEUR DE RICHESSES

L'augmentation de la part des usagers du vélo, particulièrement importante en 2020, s'est accompagnée du développement des acteurs de la sphère cyclable (fabricants de composants, usine d'assemblage de cycles, professionnels de la vente/location/réparation, entreprises de cyclo-logistique, entrepreneurs à vélo ou encore, spécialistes du cyclo-tourisme...), et d'un véritable effort de structuration de la filière vélo française encouragé par les pouvoirs publics. La constitution de ce nouvel écosystème démarre dans les années 2000, avec

l'apparition des opérateurs de vélo en libre-service. Ce dispositif constitue la première grande innovation du secteur. Il est le prélude au développement de nouveaux services (tel que le free floa-

ting) proposés par une nouvelle génération d'opérateurs liés aux micro-mobilités (start-up françaises ou étrangères) qui déploient leurs activités en France à partir de fin 2017.

+ 20% de nouveaux établissements spécialisés dans le vélo à Marseille depuis 2020

Les métiers et activités autour du vélo se sont largement diversifiés. En parallèle du renforcement des acteurs traditionnels (magasins spécialisés ou structures relevant de l'économie sociale et solidaire), on assiste au développement de l'entrepreneuriat à vélo, ainsi qu'à l'émergence de jeunes start-up françaises misant sur l'innovation en matière de service ou de technologie.



tombées économiques directes du vélo en France sont estimées à 8,2 milliards d'euros en 2020 et à 80 000 emplois. Selon les chiffres de l'observatoire de l'Union sport et cycle, la France représente le 3^e marché européen du vélo (après les Pays-Bas et l'Allemagne) avec un chiffre d'affaire 2021 de plus de 3,45 milliards d'euros (soit 43% de plus qu'en 2019). Le poids de la filière a plus que doublé depuis 2012. La vente de cycle (en progression de 1,7%) est marquée par une explosion des ventes de VAE et notamment des vélos cargo professionnels. Les ventes de VAE représentent 19% du marché en volume et 56% du marché en valeur.

Le cyclotourisme engendre également des retombées économiques importantes pour les territoires. En 2020, selon l'étude sur l'impact économique du vélo (Ademe), le tourisme à vélo a enregistré 4,2 milliards d'euros de retombées directes en France, soit une augmentation de 46% en 10 ans.

Dans le domaine de la réparation par exemple, le nombre d'ateliers participatifs à but non lucratif a été multiplié par dix en douze ans selon l'Ademe et de nombreuses start-up se sont lancées dans la «réparation nomade» (Ridy, Help my bike, Docto Cyclo...). Cyclofix, qui fait office de leader en la matière a développé une plateforme mettant en relation particuliers ou gestionnaires de flottes avec un réseau de réparateurs itinérants.

De jeunes entreprises se sont quant à elles lancées dans la conception de nouveaux modèles électriques haut de gamme (Angell Bike, Vélo Mad, Heritage Bike, K-ryole, Eo-volt, Cyclik...) ou dans le reconditionnement de vélos électriques (A fond Gaston, Virvolt, Teebike, A bicyclette Paulette...). Depuis le déconfinement, ces start-up françaises de la vélo-tech ont vu leur activité s'intensifier et leur chiffre d'affaire s'envoler, au même titre que les entreprises traditionnelles de fabrication de vélos comme Cycleurope France, Moustache Bikes ou Arcade Cycle qui ont vu leur chiffre d'affaire augmenter respectivement de 20%, 50% et 100% entre 2019 et 2020. La Manufacture du Cycle a quant à elle multiplié son chiffre d'affaire par six depuis sa création en 2013.

L'essor de la pratique s'accompagne d'une progression des retombées économiques du vélo à l'instar de ce qui se passe au niveau européen. Selon l'étude sur l'impact économique du vélo en France réalisée par l'État, l'Ademe et la Fédération Française de Cyclisme, les re-



UN INDISPENSABLE EFFORT DE STRUCTURATION DE LA FILIÈRE VÉLO

Les sites industriels de la filière du cycle sont relativement éclatés en France et les acteurs nombreux, également dispersés sur le territoire.

Les initiatives de regroupement des acteurs de l'entrepreneuriat à vélo (logistique, artisanat, restauration, services...) se multiplient un peu partout en France. L'association nationale «les Boîtes à Vélo – France» accompagne une nouvelle génération d'entrepreneurs qui trouvent dans le vélo un véritable outil de travail compétitif. Les ateliers de réparation s'organisent également de plus en plus en réseau autour de structures fédératrices qui œuvrent à la promotion du vélo et au développement de la filière. C'est le cas de L'heureux Cyclage qui regroupe plus de 125 associations d'ateliers de réparation participatifs et qui propose des cycles de rencontres et de formations pour ses adhérents. A Marseille, la société «Synchronicity» tente de fédérer les entreprises de cyclo logistique locales au sein d'un collectif de professionnels au service de la ville durable.

Au-delà de ces initiatives, le «Cluster des mobilités actives», créé en 2020 en Auvergne-Rhône-Alpes fédère plus de 70 acteurs régionaux animés par la volonté d'organiser la filière vélo locale et d'en faire un vecteur de redynamisation du territoire à travers de nouvelles solutions de mobilité à fort impact économique, social et environnemental. Le Cluster développe notamment un projet de relocalisation de la production industrielle du vélo sur son territoire.

La structuration de l'écosystème vélo, dont le développement s'est accéléré avec la crise sanitaire, peut activement participer au processus de relance des territoires et enclencher une dynamique vertueuse en matière de transition écologique, mais aussi en termes d'économie et d'emplois. Un accompagnement par les politiques publiques est nécessaire au développement rapide de la filière vélo. De nombreux dispositifs mis en œuvre au niveau national depuis le



Plan vélo de 2019 (aides publiques à la formation, à l'installation de vélocistes, appels à projets...) vont dans ce sens.

La cyclo-logistique est un secteur tout particulièrement ciblé par les aides de l'État comme en témoigne l'adoption en mai 2021 d'un Plan national spécifique de 12 M€. Celui-ci comprend plusieurs dispositifs de soutien à la création de micro-entreprises financées par les Certificats d'économie d'énergie, «ColisActiv», dans les territoires concernés par la mise en place d'une ZFEm et «Ma cyclo-entreprise» orienté vers le champ de l'économie sociale et solidaire. A Marseille, 7 établissements de cyclo-logistique ont fait leur apparition depuis 2016. On en recense 109 en France début 2021 selon l'Observatoire de la cyclo-mobilité professionnelle, principalement dans les grandes agglomérations (19 en Ile-de-France, 8 à Nantes, 5 à Strasbourg, Lyon et Bordeaux...). Leur activité a été

fortement boostée par la crise sanitaire avec le développement massif du «click and collect» devenu essentiel pour une large part des commerçants et restaurateurs. Face à l'explosion du e-commerce, la cyclo-logistique permet de répondre aux enjeux de transition écologique et d'aménagement de l'espace public, avec une efficacité comparable aux véhicules thermiques (nombre de points livrés à vélo par jour équivalent malgré un plus faible volume d'emport).

La création par l'État de l'Académie des Métiers du Vélo vise également à soutenir la filière du cycle. Pour répondre aux besoins de la profession face à l'actuelle pénurie de main-d'œuvre, ce nouvel organisme piloté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) propose depuis septembre 2020 des formations gratuites d'«opérateur cycle» en vue de former 1 250 opérateurs d'ici 2023.

L'écosystème vélo peut activement participer au processus de relance des territoires



© Agam

POUR EN SAVOIR PLUS

ÉTUDE AGAM

- **Les pratiques sportives urbaines : comment le sport réinvente les usages de la ville**, *Regards de l'Agam* n°95, Juin 2020

AUTRES PUBLICATIONS

- **Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France**, *Indiggo, Vertigolab*, Avril 2020
- **Le retour de la bicyclette**, *Frédéric Héran, La Découverte*, 2015

PODCASTS

- **Entendez-vous l'écho ? « L'économie se met au sport, épisode 3 : Vélo-boulot-dodo »**, *France Culture*, émission du 10/11/2021
- **Grand bien vous fasse ! « Comment le vélo modifie-t-il nos villes et nos vies ? »**, *France Inter*, émission du 15 avril 2021

SITES WEB

- **Vélo & territoires**
www.velo-territoires.org
- **Club des villes & territoires cyclables et marchables**
<https://villes-cyclables.org>
- **Fédération française des usagers de la bicyclette - Le vélo au quotidien**
www.fub.fr

Le lancement le 30 septembre 2021 d'une mission parlementaire sur la filière vélo confirme la nouvelle dimension prise par le vélo depuis la crise sanitaire. Il est plus que jamais perçu comme un atout pour le territoire en matière de développement économique. La mission parlementaire doit étudier les modalités permettant de relocaliser la production du vélo sur le territoire national et de développer une réelle industrie du cycle. S'appuyant sur les modélisations réalisées par l'Ademe, le ministère de la Transition écologique estime que le nombre d'emplois de la filière pourrait atteindre 300 000 emplois en 2030. Soit une augmentation de plus de 250% qui profiterait aux territoires. La constitution de véritables « clusters vélo » sur le territoire national constitue un des enjeux majeurs permettant d'atteindre ces objectifs. Comme l'illustre la « Bike Valley » située dans la région de l'Agueda au Portugal, qui concentre la plus grande production de vélos d'Europe

et emploie plus de 8 000 salariés. Ce territoire regroupe près de 50 entreprises qui fabriquent des composants de vélos et une vingtaine qui sont des leaders mondiaux dans l'assemblage. Selon la mission parlementaire sur l'industrie du vélo, la France pourrait se spécialiser dans la production de vélos haut de gamme en s'appuyant notamment sur le réseau des start up existantes. Parmi elles, on peut citer la jeune entreprise Bellatrix. Depuis 2019, celle-ci conçoit et assemble des vélos électriques nouvelle génération à Marseille. Un acteur de plus au sein d'un écosystème vélo en plein développement.

agam
AGENCE D'URBANISME DE
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

Louvre & Paix - La Canebière
CS 41858 - 13221 Marseille cedex 01
☎ 04 88 91 92 90 ✉ agam@agam.org

Toutes nos ressources @ portée de clic sur www.agam.org
Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

Directeur de la publication : Frédéric Bossard
Rédaction : Jeanne-Marie Brémond - Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam
Photographie Laure-Agnès Caradec : Camille Moirenc
Marseille - Avril 2022 - Numéro ISSN : 2266-6257 / © Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise